ROTARY CLUB di TORINO
31 Ottobre 1957

Prof. GIUSEPPE GROSSO

IL CENTENARIO DEL TRAFORO DEL FREJUS

Gentili signore e amici rotariani.

Naturalmente mi sento molto lusingato di essere stato invitato a parlare proprio questa sera in cui ospiti del Rotary sono le gentili signore. Ma contemporaneamente provo un po' di imbarazzo, perchè so che ad un pubblico così gentile sarebbero adatti meglio altri temi o conversazioni più piacevoli, come quelle che ci hanno fatto altra volta l'amico Sobrero od altri. Invece questa sera il Presidente Catella ha voluto infliggervi una chiacchierata di un professore e su di un Centenario: un professore, che per conclamata definizione di ormai molte generazioni di giovani, è per natura noioso; e un centenario, che, volere o no, sa un po' di naftalina, di qualche cosa che si cava fuori dal guardaroba; sa un po' di quelle feste di famiglia melanconiche in cui si fanno gli auguri al vecchio avolo o bisavolo, il quale sparge una lacrimuccia su un passato che è molto lontano e su quello che faceva e non può più fare, mentre i nipoti, con molta malinconia e alquanta noia, aspettano che la cerimonia sia finita. C'è però modo e modo di ricordare un centenario, e di ripensare il passato. Lo si può fare appunto con lo spirito con cui due vecchi coniugi tirano fuori dagli armadi l'abito da sposi per contemplarlo e ricordare quello che ormai non possono più avere, e cioè quello dominato dal complesso della decadenza, che si ripiega sulla gloria che fu. Si può invece ricordare e celebrare il passato colla virile volontà di chi sente di saper tradurre e moltiplicare questo passato in uno slancio di iniziative teso verso l'avvenire.

Con quale di questi due atteggiamenti celebra il Piemonte i centenari che ricorrono in questi anni?

In Piemonte, e in Torino in particolare, in questi anni vi sono molti centenari da celebrare, perchè cento anni fa si è dipanata in pochi anni una di quelle epoche in cui la storia scandisce le sue ore con un ritmo intenso, suscitando dei grandi spiriti per delle grandi

imprese; e il piccolo Piemonte in quell'epoca è stato uno dei centri vivi della storia: dal '48, al '55, al '56, al '59, al '61, noi abbiamo tutta una serie di centenari di date gloriose in cui il Piemonte è stato protagonista. Li vogliamo celebrare col complesso del declino o li vogliamo celebrare con lo spirito e con la volontà di chi sa di voler tradurre questo passato in uno sforzo e in una tensione verso l'avvenire? Qualche volta si sentono da noi delle voci, che sono forse il frutto di uno sconforto momentaneo, tendere ad un lamento e al pianto su un certo declino; però queste sono soltanto voci marginali, espressione di un complesso che talvolta prende qualche piemontese nel confronto con altre città; ma normalmente noi piemontesi non ci perdiamo in questi complessi di inferiorità e sappiamo affrontare con ferma volontà le nostre battaglie per affermare e realizzare il nostro avvenire, anche se molte volte effettivamente si deve lottare contro gravi ostacoli e incomprensioni e contro un certo spirito centralizzatore che è la minaccia, la grande minaccia, dell'epoca presente.

Il Centenario dell'inizio dei lavori della Galleria del Frejus si innesta esattamente in questo insieme di centenari che ho ricordato. Questo piccolo Piemonte che — come sottolineava Menabrea al Parlamento Subalpino proprio cento anni fa nella discussione che si è conclusa il 29 giugno col voto della Camera del Parlamento Subalpino che approvava il traforo del Frejus — usciva da tre guerre, di cui quella del '48 e '49 non certo fortunata, e poi quella della Crimea, e che, aggiungiamo noi, stava preparandosi per l'altra, e cioè per quella del '59 — chè voi sapete che tutta la politica di Cavour tendeva precisamente a questo, — impegnato in un disegno politico grandioso come quello appunto di una guerra che doveva portare alla liberazione ed all'unità d'Italia, deliberava e iniziava un'opera che Menabrea, da tecnico e da politico, definiva gigantesca, sottolineando che quella opera avrebbe potuto costituire l'orgoglio e il vanto di grandi potenze; di quelle grandi potenze i cui scienziati e tecnici — come ha ricordato a Modane il Presidente delle Ferrovie francesi M. Louis Armand, che è anche un illustre uomo di scienza — irridevano agli sforzi e agli studi che in Piemonte studiosi ed ingegneri facevano per poterla realizzare. Da solo, con l'incomprensione degli altri, il Piemonte affrontava anche questa relizzazione concreta.

E quali sono i nomi, che incontriamo come artefici di questa grande opera, di questa decisione? Sullo sfondo c'è la prima idea di Jacopo Durandi, che aveva cioè lanciato l'idea che, anzichè passare sul Moncenisio, sarebbe stato meglio prendere la via più breve e passare da Bardonecchia a Modane; e poi l'umile e geniale sostenitore dell'idea, l'ex impiegato delle dogane Medail, commerciante a Lione, che aveva presentato a Carlo Alberto un promemoria in que-

sto senso. Ma gli artefici della realizzazione, gli artefici della decisione son tutti grandi nomi di politici e di scienziati che dominano il nostro Risorgimento: Cavour, può essere considerato il primo; e poi Paleocapa, Ministro dei Lavori Pubblici; Quintino Sella; Menabrea, generale, scienziato e politico; Giulio, illustre scienziato; Des Ambrois ed altri ancora; e poi i tre realizzatori: Sommeiller, Grattoni e Grandis.

Avete sentito nomi di politici, di tecnici e di scienziati; però i tecnici e scienziati facevano anch'essi della politica, erano immersi nella politica, tanto che il nostro Cavallari Murat volendo porre, nella mostra commemorativa, da una parte i ritratti dei politici e dall'altra degli scienziati e tecnici si è trovato nell'imbarazzo, perchè Menabrea era uno scienziato ed un politico, perchè Paleocapa era uno scienziato, un tecnico ed era un politico; tecnici completamente immersi nella politica, e politici che erano stimolatori della tecnica, perchè, nei momenti in cui Sommellier era preso da sconforto sui risultati delle sue ricerche, era Cavour che lo stimolava, era il politico che stimolava il tecnico. E giustamente M. Armand, il Presidente delle ferrovie francesi, nel ricordare queste cose a Modane, ha sottolineato che la decisione è stata presa dai politici, prima che i tecnici fossero a punto, e ha confessato che pur essendo un tecnico ha dovuto convincersi che nelle grandi decisioni su basi tecniche i politici precedono i tecnici. Questo è un monito per molti che ritengono che la politica sia soltanto una mala pianta che s'innesterebbe sopra quelle che sono invece le vere piante fruttifere. È la politica quella che prende le grandi decisioni: ma bisogna che sia una politica concreta, tesa verso fini concreti. Tutte le formule che abbiamo sentito in tempi recenti — chè i tempi in cui avvengono rivolgimenti politici e innovazioni in tutti i campi sono anche molto fecondi di formule, — queste diverse formule che da più parti si combattono, l'una della politica anzitutto, l'altra dell'economia anzitutto, l'altra della tecnica anzitutto ecc., sono tante formule vuote. Non esiste una politica pura, non esiste una tecnica pura, non esiste una economia pura, ma esistono invece dei grandi problemi che richiedono una decisione complessa. E la decisione è venuta allora nel nostro Piemonte, come ho detto, da uomini che facevano della politica ma che avevano la visione della concretezza dei problemi. E Cavour, mentre considerarsi sufficiente ad assorbire l'attività di un uomo, era anche lui aveva un ampio disegno di politica estera da svolgere, che potrebbe l'animatore e realizzatore di questa grande realizzazione.

Il Traforo delle Alpi, lo hanno chiamato; era il primo traforo delle Alpi. E' commovente leggere le parole pronunciate da questi uomini in Parlamento. Discussione in Parlamento che è stata ampia, perchè anche allora c'erano uomini di diverse vedute, p. es., Cavour per risol-

vere il problema aveva assicurato la concessione ferroviaria alla società Vittorio Emanuele, di capitali francesi (mentre la costruzione del traforo si faceva a spese dello Stato); in Parlamento molte voci si sono levate a protestare contro questa soluzione, affermando che bisognava risolvere tutti i problemi con capitale nostro, e non si doveva invocare capitale straniero. Cavour ha lasciato ampiamente discutere, a tutti ha replicato e ribattuto; e il progetto, quale era stato presentato, è stato poi approvato. Ma, come ho detto, è commovente leggere queste discussioni per lo spirito realizzatore che le animava. E questo si riassume nelle frasi di Menabrea, a cui ho accennato, il quale conchiudeva precisamente il suo discorso sottolineando lo sforzo di questo piccolo Piemonte, ed aggiungeva che gli ingegneri che realizzavano quest'opera, erano ingegneri che si erano preparati qui nella nostra Università, che avevano maturato in questa gli insegnamenti della scienza e che sapevano adattare la scienza alle realizzazioni tecniche e alle realizzazioni pratiche, concludendo che quella legislatura volgeva al fine, che quella legislatura non era stata ingloriosa ma che soprattutto la sua fine era gloriosa, se essa chiudeva i suoi lavori con questa grande opera che era il traforare le Alpi.

Questo traforo delle Alpi, ricordiamo le date, fu deliberato dal Parlamento Subalpino, col voto della Camera, il 29 di giugno 1857 e il 13 di luglio successivo, con l'approvazione del Senato; il 15 di agosto era promulgata la legge, e al 31 d'agosto Vittorio Emanuele II a Modane faceva brillare le prime mine. Il 25 dicembre del '70 l'opera era compiuta. La realizzazione è stata lunga, ma è stata un miracolo di brevità, rispetto ai mezzi tecnici di allora. Oggi nella tecnica si sono avuti molti sviluppi, e si è avanzato molto; invece non si è avanzato, ma si è un po' retrocessi, dal punto di vista della rapidità amministrativa. Perchè, che un'opera deliberata e votata dalla seconda Camera al 13 di luglio sia iniziata al 31 d'agosto, sarebbe un miracolo a cui la tecnica burocratica di oggi certo non arriverebbe facilmente.

Quest'opera, che veniva deliberata nel '57, univa Torino e Chambéry, che erano allora la capitale del Regno e la capitale ultramontana; però non era certo Cavour che in quel momento, nella tela politica che stava tessendo, poteva pensare che questa avesse dovuto essere proprio e sempre la congiunzione di due città del regno. Non si affrontava una opera di questo genere per unire Torino e Chambéry come città del Regno sardo; chè del resto, con sano realismo, la Savoia veniva due anni più tardi congiunta alla Francia, mentre si concretava la politica del Piemonte volta all'unità d'Italia. Eravamo dunque alla vigilia dell'avvio dell'unità d'Italia, e insieme della unione, che del resto era naturale, della Savoia alla Francia. L'opera che si concepiva e decideva in questo piccolo Piemonte allora, mentre gli sforzi erano tesi

all'unità d'Italia, era la apertura di una grande comunicazione fra i popoli, di una grande comunicazione internazionale. In questo senso è stata sentita, in questo senso è stata realizzata. Quindi, mentre era teso verso l'unità d'Italia, il Piemonte sentiva di essere anche il ponte dell'Italia verso l'Europa, e compiva questo atto di fede verso l'unione, verso le comunicazioni e i rapporti commerciali e culturali dei popoli, con l'aprire questa via a quello che allora era il solo mezzo tecnico che rappresentava il progresso, la ferrovia.

Ora, senza protrarre troppo il mio dire, voglio porre solamente una domanda di conclusione: se, come ho detto, il passato non deve essere un ricordo di una grandezza che fu, da parte di chi sente un proprio irrevocabile declino, ma deve essere invece una base per uno slancio di iniziative verso l'avvenire, che cosa ci insegna, a cento anni di distanza, quest'opera dei nostri avi? Ci dice soltanto che il Piemonte d'allora aveva già quello spirito di iniziativa, quello spirito di pionieri che i piemontesi hanno sempre avuto e che sanno avere ancora adesso, anche se le opere che essi creano vengono poi spesso assorbite da altri? Ci dice soltanto questo?

Ricordiamoci che la strada che veniva allora inserita nel progresso tecnico con l'apertura delle Alpi, era una vecchia naturale direttrice, di quelle che sembra che la natura abbia additato all'uomo col presentargli un solo ostacolo, vinto il quale la comunicazione sia aperta. Il Frejus rappresenta quella montagna che separa due valli che si congiungono alla pianura. Ci sono nella zona montana delle montagne, al di là delle quali si trovano altre montagne, altre montagne ancora; ci sono invece quei punti in cui sembra appunto essere additata dalla natura la strada; e questo è uno di quei punti. La Val di Susa da una parte e la Valle dell'Arc dall'altra sono effettivamente due grandi aperture, di grande comunicazione e di facile e libero passaggio, separate soltanto da un ostacolo. Quindi, nel trasferirsi dalla strada del Moncenisio all'apertura del Frejus, cento anni fa non si faceva che accorciare, e quindi meglio realizzare, questa strada coll'aprirla alla tecnica moderna. Ma questa strada della Valle di Susa è sempre stata la strada naturale fra l'Italia e la Francia. Quindi, se è vero che il progresso segna ed importa sempre nuovi problemi, noi possiamo chiederci quale è, e in che senso si pone, oggi il nuovo problema. E' facile rispondere. Non è nel senso che la galleria del Frejus e la strada della Val di Susa e della Valle dell'Arc, come comunicazione fra l'Italia e la Francia, sia superata e la si debba sostituire con un'altra. No, il problema nuovo che pone il progresso tecnico è — e lo possiamo anche dire in una giornata in cui abbiamo veduto aprirsi a Torino una nuova edizione di una delle più grandi rassegne di un mezzo della vita moderna, e cioè dell'automobile — quella di aggiungere al traforo ferroviario, il

traforo automobilistico, perchè il mezzo dell'oggi e dell'avvenire è appunto quello dell'automobile, del motore e della gomma; cioè la ferrovia non è più l'unico mezzo di progresso, come era cento anni fa.

Se il problema che si pone oggi è quello dei trafori automobilistici, dobbiamo affermare decisamente che problema aperto per noi piemontesi, problema insostituibile di comunicazione dell'Italia con la Francia, è precisamente la costruzione di un traforo automobilistico del Frejus, che si aggiunga al traforo ferroviario. Questo è un problema che noi dobbiamo sentire come nostro; noi naturalmente siamo convinti che più trafori si aprono nelle Alpi e meglio è. Dalle Alpi orientali alle Alpi occidentali si facciano molti trafori, e sarà sviluppo e progresso, perchè se si spendono miliardi e miliardi per fare delle autostrade affinchè possano correre le macchine nel nostro Paese, queste autostrade renderanno di più, e saranno maggiormente percorse, quanto maggiori aperture noi faremo nelle Alpi perchè gli stranieri possano facilmente venire. Però non dimentichiamoci che Torino, che il Piemonte ha i suoi problemi specifici, delle sue vie naturali, che sono: una via da nord a sud, dalla Svizzera al mare, che è quella che passa per il Gran S. Bernardo; e la via dall'ovest all'est, che è quella che passa per il Frejus che è la via naturale che passa per Torino. Noi possiamo apprezzare anche altre vie, altri trafori, per lo sviluppo turistico, che interessano maggiormente altre regioni; ma dobbiamo affermare e dobbiamo richiamare l'attenzione di tutti i piemontesi e gli italiani su questa verità, di urgente necessità, che nulla potrà sostituire questo nostro problema imprescindibile, che è quello di mantenere viva la realizzazione che hanno fatto i nostri avi, realizzazione di cui sentiamo ancora oggi il valore e l'importanza, e che vuol essere adeguata al progresso tecnico.

Del resto è bastato quel breve periodo in cui quest'anno le alluvioni hanno purtroppo interrotto questa comunicazione per un po' di tempo, per sentire la minaccia che incombeva su Torino se la comunicazione del Frejus e la strada del Moncenisio non si fossero potute in qualche modo riattivare. Tutto questo ci ha dato la sensazione viva del problema; e, notate, proprio mentre noi celebravamo il centenario in giugno, la via di cui celebravamo il centenario era interrotta. E sembrava quasi che la sorte avesse voluto darci questo monito per ricordarci che non c'è nessuna conquista che possa dirsi completa, e su cui si possa dormire, ma che le conquiste del passato devono essere un richiamo perchè si tenda lo sforzo per nuove conquiste dell'avvenire. Questa è la voce che ci viene da oltre cento anni fa, questa la voce dei nostri avi che, seguendo una direttrice che del resto, come ho detto, era segnata dalla natura ed era stata già più volte percorsa, l'hanno adattata al mezzo moderno.

Nel 1868, due anni prima che venissero terminati i lavori della galleria del Frejus, si costruiva, con capitale inglese e sul Moncenisio, una ferrovia sistema Fell, di cui si vedono ancora le tracce nelle gallerie che fiancheggiano la strada. E' questa una dimostrazione del fatto che da parte straniera non si nutriva molta fiducia nell'opera dei nostri tecnici e nel rapido compimento dei lavori del Frejus, ma anche e soprattutto una dimostrazione della grande importanza e del valore di questa via di comunicazione tra l'Italia e la Francia. Valore ed importanza che noi sentiamo oggi, come allora.

E' quindi giusto che in questa città dell'automobile, nei giorni del Salone dell'Automobile, si esprima, non dico l'augurio, ma la volontà — perchè come ho detto il passato è un monito per il presente — la ferma volontà dei torinesi e dei piemontesi di imporre e determinare anche la soluzione del problema del traforo automobilistico del Frejus.

Tip. A. Graziano - Via Artisti, 13 - Torino XII-1957.